

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2164 de 2019

Carpeta Nº 3548 de 2018	Comisión de Derechos Humanos

IGUALDAD Y NO DISCRIMINACIÓN DE LAS MUJERES EN BASE AL GÉNERO
Obligaciones emergentes del Derecho Internacional de los Derechos Humanos

PROYECTO OCEANOSANOS

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 10 de julio de 2019
(Sin corregir)

Preside: Señora Representante Mercedes Santalla (Vicepresidente).

Miembros: Señora Representante Claudia Hugo y Señor Representante Marcelo Bistolfi.

Invitados: Señores Advisor y abogado del Proyecto Oceanosanos, Rodrigo García Píngaro y doctor Rodrigo Speranza.

Secretaria: Señora Ma. Cristina Piuma Di Bello.

Prosecretaria: Señora Lourdes E. Zícari.

=====II=====

SEÑORA PRESIDENTA (Mercedes Santalla).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Tenemos como primer punto del orden del día: "Igualdad y No Discriminación de las Mujeres en Base al Género. (Obligaciones emergentes del Derecho Internacional de los Derechos Humanos)", pero hemos acordado postergar el tratamiento de este proyecto.

(Ingresan a sala representantes de Oceanosanos)

——Damos la bienvenida al señor Rodrigo García Píngaro, police advisor de Oceanosanos, y al doctor Rodrigo Speranza, abogado del proyecto.

Les pedimos disculpas porque pidieron la entrevista con anticipación, pero con todos los temas que teníamos en la agenda de la Comisión, dejamos un poco para atrás su visita.

Soy la vicepresidenta de la Comisión, pero estoy ejerciendo la Presidencia porque la señora diputada Cecilia Eguiluz, que es la presidenta, está haciendo uso de su licencia.

Les cedemos el uso de la palabra para que realicen su exposición.

SEÑOR GARCÍA PÍNGARO (Rodrigo).- Oceanosanos se llama este trabajo que empezamos en 2017. Está enfocado al tema de la pesca ilegal no declarada y no reglamentada de buques extranjeros, que lleva implícito un gravísimo problema, que es el de los derechos humanos a bordo de los buques. Esto no es nuevo, fue detectado hace mucho tiempo, pero nunca fue denunciado de esta manera.

Hubo denuncias sobre casos puntuales y la más notoria y más reciente fue la que hizo en 2014 la Cancillería uruguaya. Varios tripulantes africanos escaparon de un buque extranjero y tuvieron asistencia de Cancillería por la denuncia que hicieron de maltrato a bordo; varios tenían marcas de grilletes en los tobillos. En el informe que les dejo, este caso está detallado e, inclusive, reportado por Cancillería con una foto. Después de la intervención de las embajadas y consulados correspondientes, ellos fueron repatriados a sus lugares.

Yo no diría que son normales, pero sí bastante típicos, los casos de marineros que logran escapar de los barcos. Ellos están imposibilitados de bajar porque, por un lado, no se los permite el capitán, y por el otro, porque no tienen documentación; la mayoría está indocumentada o con documentación falsa.

Todo lo que digo está respaldado, técnicamente, por muchos informes. Inclusive, respecto de esto, estrenamos un documental -inclusive, invitamos a la Comisión, pero creo que no pudo asistir- que se llama Esclavos del Mar, "*Ghost Fleet*" -flota fantasma. En el Índico esto ya es muy grave y este documental denuncia y evidencia casos de más de mil quinientos pescadores en esta situación. Y creo que llegó a cinco mil la cantidad de marineros escapados que un instituto dedicado a esto logró repatriar.

La pesca ilegal no declarada y no reglamentada está asociada totalmente a lo que se llama esclavitud moderna a bordo de estos barcos porque, además de la ilegalidad respecto de estos permisos de pesca, no cumplen con ningún tipo de resguardo social referido a derechos laborales, condiciones sanitarias, de alimentación; o sea que esto es gravísimo. Y, por ejemplo, el Oyang 77, estuvo recientemente en el puerto de Montevideo, pero tiene prohibida la entrada a muchísimos puertos, como ser el de Nueva Zelanda, cuyo gobierno le ha hecho una demanda por las innumerables denuncias no

solo de maltrato a bordo, sino de cosas bastante más graves todavía, que incluyen muertes a bordo de esos barcos.

Lamentablemente, esos barcos, como el Oyang 75 y el Oyang 77 entran por nuestro puerto como si no pasara nada y eso se debe a que no están considerados en una lista negra por las organizaciones regionales de pesca. Eso se debe a un mal funcionamiento de los organismos que funcionan por consenso. Por ejemplo, en este caso, estos barcos son coreanos, y Corea dice que para ellos no son ilegales, por lo cual no entran en esa lista. Al funcionar por consenso, aunque el 95% de los países esté a favor de que esos barcos entren en la lista negra, si Corea dice que no, la organización entiende que no están en la lista negra.

Entonces, imagínense la enorme cantidad de barcos que no están en la lista oficial y la Dinara -que es la autoridad de pesca- dirá que acá no entran barcos ilegales; claro, no están en la lista oficial. Lo cierto es que esa lista oficial es cuestionada desde hace muchos años por estas debilidades que tiene.

En lo relacionado con esta Comisión, queremos decir que hace mucho tiempo que somos testigos de esta situación. Si ustedes se toman el trabajo de ir a hablar al puerto, podrían ver esta realidad. Claro que hay que lograr el permiso de la ANP, porque entrar al puerto es como ingresar a territorio militar y hay que conseguir un permiso; pocos puertos en el mundo tienen esta condición. ¿Por qué hay que tener permiso? Te dicen que es por el riesgo logístico; creo que hay otras cosas que están pasando desde hace mucho tiempo, por lo cual un ciudadano común no puede entrar a ciertas partes del puerto, dado que sería testigo de determinadas situaciones.

Entonces, si un día se toman el trabajo de visitar esos barcos extranjeros -los tendrían que visitar con la Armada, por el riesgo enorme que hay-, verán cómo es la situación.

¿Cuál es el pretexto? Que son barcos extranjeros. Como es suelo extranjero, nosotros no tenemos el derecho de intervenir, cosa que creo no es literal porque, como país, tenemos el derecho soberano de intervenir frente a barcos que están incumpliendo derechos humanos referidos a delitos de lesa humanidad. Entonces, se entra en un círculo vicioso en el que la Armada no puede intervenir porque la Dinara no lo autoriza y la ANP no tiene potestad para hacerlo, a no ser que haya una denuncia muy fuerte. Pero como no hay posibilidades de que uno pueda obtener una denuncia muy fuerte, porque no puede acceder al barco, pues no lo dejan, nunca se denuncia.

Somos el segundo puerto mundial de pesca ilegal en el mundo y esto está estudiado por la Global Fishing Watch, que se ha basado en estudios científicos satelitales -que también les podemos entregar-, de más de ochenta y seis mil casos en dos años, por lo que se comprueba que al puerto de Montevideo entran barcos con enormes sospechas de pesca ilegal. ¿Por qué sospechas? Porque nunca hay documentación para probarlo, porque esa documentación no es pública, cosa que nosotros también hemos reclamado muchas veces. Además, si un barco no es ilegal, queremos ver la documentación que nos dice que está cumpliendo con condiciones sanitarias, sociales, mínimas, de alimentación, de agua.

Para ir cerrando la exposición, les cuento que una periodista logró acceder a un marinero que dio su testimonio. Ella sacó una nota en *El País* este año, en la que se relata que ese africano, de Sierra Leona, al que le prometían trabajo digno, al mes no tenía acceso a agua potable; tenía que tomar agua de los aires acondicionados; le negaban el agua.

Ese es el caso de una periodista que logró acceder a un testimonio así. Entonces, tenemos un problema mucho más grave de lo que sabemos y me animo a decir que hay un costumbrismo en toda esta cadena, por el cual el razonamiento es: "Bueno, es un barco extranjero; es así" o "Hace muchos años que eso es así; dejen; no tiene que ver con nuestra bandera, porque sabemos que en nuestros barcos no pasa esto". Pero estamos siendo cómplices de una situación contra la que el mundo entero está tratando de luchar y nosotros nos respaldamos en que, porque no está en la lista negra oficial, no se puede inspeccionar, pero cuando se inspecciona, se descubren violaciones que configuran delitos de lesa humanidad de sobra.

SEÑOR SPERANZA (Rodrigo).- Respecto de lo que se puede hacer desde acá, quería mencionar que hay herramientas jurídicas internacionales, que son las que se necesitan para llevar adelante políticas que vayan en defensa de los derechos humanos.

Hay tres instrumentos y uno ya fue ratificado por Uruguay, que es el Estado Rector del Puerto, que refiere a la pesca ilegal no declarada y no reglamentada.

En lo que hace a los derechos humanos de las personas que trabajan en esas embarcaciones, está el convenio de la OIT N°188 y el convenio internacional para la seguridad de los buques pesqueros, que es Torremolinos 1977 y su Anexo 25 de la Ciudad del Cabo, de 2012.

El Convenio de la OIT refiere a las relaciones laborales entre armadores, dueños de buques y tripulantes. Y el convenio internacional para seguridad de los buques pesqueros tiene que ver con las condiciones que debe tener la infraestructura de los barcos, como camarotes con determinadas características, ventanas a cierta altura, ventilación, etcétera.

Uno puede pensar que eso es costoso porque implica obligaciones para el Estado, ya que supone que los buques pesqueros nacionales también deben cumplir con mínimas condiciones de seguridad, pero se admiten excepciones. Esto da herramientas para introducirse en esos barcos y exigir cosas que hoy no podemos pedir.

Por eso son muy importantes estos convenios.

SEÑOR GARCÍA PÍNGARO (Rodrigo).- Yendo a lo concreto de lo que podría hacer esta Comisión, pediríamos que Uruguay pueda iniciar el proceso para ratificar estos dos acuerdos: el Convenio N° 188 y el de Torremolinos y Ciudad del Cabo. De todas maneras, esto no nos exime de la posibilidad de intervenir en esas situaciones simplemente por soberanía. Son herramientas mucho más poderosas, pero nosotros podemos intervenir porque están dentro de nuestro territorio y estamos siendo testigos de situaciones que yo mismo no imaginaba que estaban pasando dentro de nuestro puerto. Cuando se indaga dentro del puerto, parece que fuera una situación normal y lo raro es que a alguien le parezca que no es así.

Por otra parte, no se tiene muy claro cuántos fallecidos se desembarcan en el puerto de Montevideo. Nosotros solicitamos la información a la Armada y a las autoridades les fue muy difícil obtener los datos, porque no estaban sistematizados. Nos dijeron que la información no era clara y los datos que obtuvieron arrojaron que, en promedio, en el puerto de Montevideo se descarga un muerto al mes de buques extranjeros de pesca. No hablo de cruceros ni de otro tipo de barcos, porque el informe de la Armada fue claro. Además, se dan otros incidentes, como por ejemplo incendios o trifulcas, y ese informe lo vamos a enviar a la Comisión.

Reitero que no está claro cuántos fallecidos hay, porque existen muchas personas indocumentadas. Incluso, tenemos información de que muchos cuerpos no son

registrados y lo sabemos por testimonios de gente que trabaja en el puerto. Nos han dicho que a veces los fallecidos son colocados en tarrinas y son llevados como residuos hospitalarios. No hemos podido comprobarlo nunca, pero no nos extraña que suceda, porque hay muchas personas fallecidas indocumentadas y no tienen ningún respaldo social. Inclusive, las personas son amenazadas a bordo con represalias a las familias y les retienen los títulos de propiedad de una moto, un terreno, etcétera, y los amenazan con quedarse con ese bien si cuentan lo que pasa en el barco.

SEÑOR SPERANZA (Rodrigo).- Estoy haciendo una maestría en derecho constitucional con énfasis en derechos humanos y realicé un trabajo sobre justicia restaurativa, que refiere a los procesos alternativos de resolución de conflictos, con la mediación, la facilitación y la conciliación. La justicia restaurativa no busca castigar, sino iniciar un proceso para solucionar la problemática. Por ejemplo, en el caso de los barcos que incumplen derechos humanos, se puede iniciar un proceso en el que primero se tiene que reconocer voluntariamente que se está haciendo algo equivocado y estar dispuesto a mejorar, y después, con los convenios y la ayuda de las autoridades nacionales se pueden desarrollar planes de trabajo progresivo en el sentido de ir cumpliendo etapas para adecuar las condiciones.

Voy a entregar a la Comisión este trabajo que realicé, que refiere a la justicia restaurativa y contiene el ejemplo de la pesca que se realiza en el Atlántico sur occidental. Los datos de la Dinara indican que el 3% de toda la pesca se está realizando acá y cabe destacar que no es un porcentaje muy alto porque antes era de 13%, pero los barcos que recalan en nuestro país no cumplen con el respeto a los derechos humanos.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿La tripulación de esos barcos baja en el puerto de Montevideo y convive con la sociedad uruguaya?

SEÑOR GARCÍA PÍNGARO (Rodrigo).- En algunos casos puede bajar, sobre todo los que están formalizados en cuanto a su documentación. No obstante, hay un gran porcentaje, que nunca pudimos estimar, que no puede bajar a puerto.

Por ejemplo, hay muchas personas de barcos chinos que tienen documentación, pero sabemos que muchos de esos marineros son presidiarios. En China, cuando una persona es condenada a muerte, se le da la opción de salir en buques de pesca y muchos de los marineros son asesinos y violadores. En ese sentido, hay testimonios en el puerto de varias violaciones llevadas a cabo en las inmediaciones del lugar por gente indocumentada que baja de esos barcos. O sea que es otro problema social importante que nunca cuantificamos, porque el proyecto no se enfocó en ese sentido,

SEÑORA PRESIDENTA.- Siempre escuché los problemas de los barcos chinos.

Nos interesa mucho que nos envíen los informes que mencionaron.

SEÑOR GARCÍA PÍNGARO (Rodrigo).- En este momento puedo entregar el informe relacionado con la esclavitud a bordo, que tiene datos respaldados por informes de otros países, como por ejemplo uno del gobierno de Nueva Zelanda, y figuran varios barcos que deberían ser inspeccionados a fondo cuando entran a Montevideo. Me refiero a la inspección en cuanto al respeto de los derechos humanos. Siempre nos preguntamos si cuando se hace la inspección intervienen personas especializadas en derechos humanos, pero parece que no es así.

La Armada y la Dinara realizan las inspecciones a los barcos pesqueros y año a año cambia el porcentaje. Este año el director dijo que inspeccionaron casi el 20% y el año pasado nos dijeron que era el 10%, pero no sabemos con exactitud porque nunca nos muestran la información. Sería importante que la Comisión solicitara esos datos, porque a

la sociedad civil nos niegan la posibilidad de saber cuál es el proceso de inspección y qué documentación se pide. Nosotros no tenemos acceso a eso. Nos han dicho que es una inspección aleatoria, porque no hay recursos humanos suficientes, pero tampoco hay eficiencia para realizar las inspecciones de la mejor manera. Además, los inspectores no están capacitados para inspeccionar de acuerdo con las nuevas normativas del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del puerto, tanto de la Armada como de la pesca. No hay estructura capacitada para abordar este tipo de situaciones.

SEÑOR BISTOLFI (Marcelo).- Consulto si en algún momento se comunicaron con los sindicatos de pescadores. Los hechos que relatan los invitados son de larga data y parece que nunca mejora la situación. Da la sensación de que la situación tiene tendencia a empeorar en lugar de mejorar. Los sindicatos fueron recibidos muchas veces en la Comisión de Legislación del Trabajo, en la que hicieron denuncias, que no son tan graves como las que se hicieron en el día de hoy, pero que mostraban irregularidades increíbles con relación a la seguridad y los barcos deteriorados de la empresa Fripur.

Además, muchas veces mencionaron casos como los que se presentaron hoy, en cuanto a personas indocumentadas y gente que generaba hechos de violencia. Es decir que conocen mucho sobre este tema.

SEÑOR GARCÍA PÍNGARO (Rodrigo).- Nos hemos reunido con prácticamente todas las instituciones, autoridades y sindicatos, incluyendo los representantes del Suntma, que mostraron mucho interés en el asunto. En la reunión había alrededor de cuarenta personas y todas confirmaron lo que nosotros decíamos.

Lo que nos sorprendió fue cuando nos reunimos con la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros -CAPE-, porque su representante nos dijo que nunca habían escuchado acerca de ningún muerto en el puerto de Montevideo. Nos dijo que alguna vez, hace muchos años, habían escuchado algo, pero eso contradice lo que nos informa la Armada. Me sorprende muchísimo que el director de la CAPE, que fue prefecto del puerto de Montevideo no conociese estos problemas, por lo que creo que estaba ciego ante ciertas situaciones o no le informaban, pero dudo de ambas posibilidades. A mí me preocupa que en nuestro país haya cómplices y se encubran cierto tipo de situaciones.

¿Por qué ante una determinada situación las autoridades de la CAPE nos mienten y después la Armada muestra que efectivamente hay un fallecido por mes en buques pesqueros extranjeros? A su vez, la Dinara también quiso tergiversar el asunto, diciendo que a veces en los cruceros viajan ancianos que se caen por las escaleras y mueren. No estamos hablando de cruceros, sino de barcos pesqueros extranjeros, y así lo indica el informe de la Armada. Hay una complicidad histórica que me asusta, porque estamos expuestos internacionalmente y la imagen que damos como país es muy penosa.

SEÑORA PRESIDENTA.- Es preocupante lo que se está denunciando.

Nosotros no podemos tomar decisiones, pero podemos pedir información, como por ejemplo a la ANP, acerca del trabajo que se realiza en el puerto. Reitero que siempre escuché cómo se manejan los barcos chinos, pero no sabía que había otros barcos en esa situación.

SEÑORA HUGO (Claudio).- ¿El informe de la Armada que mencionaron es el que entregaron a la Comisión?

SEÑOR GARCÍA PÍNGARO (Rodrigo).- No; lo vamos a enviar a la Comisión.

SEÑORA HUGO (Claudia).- ¿Es un informe que se hace periódicamente?

SEÑOR SPERANZA (Rodrigo).- Se hizo un pedido de información y nos contestaron con ese material.

SEÑOR GARCÍA PÍNGARO (Rodrigo).- Inclusive, cuando lo pedimos, me llamaron de la Armada, porque no entendían qué era lo que necesitábamos. Eso me sorprendió, porque la información no está sistematizada y me temo que esos datos puedan estar por debajo de la realidad. No sé si la Armada está llevando el control de toda la actividad.

Además, no hay un protocolo formal. Existe un protocolo informal y se sabe que actúa el Ministerio de Salud Pública, la morgue, el consulado correspondiente y si no se sabe de dónde es la persona, no interviene ningún consulado.

Estuvimos reunidos con algunos integrantes de la Institución Nacional de Derechos Humanos y Defensoría del Pueblo, que se mostraron sorprendidos e interesados en ayudar.

Quiero remarcar que sería muy importante que Uruguay ratificara los convenios internacionales que mencionó el doctor Speranza, porque las personas que dirigen los barcos saben que esos acuerdos no están vigentes y aprovechan la situación.

Además, desde la entrada en vigencia de la ley de puertos somos un puerto libre y eso hace que haya menos inspecciones. Asimismo, se dice que el hecho de que vengan barcos de pesca extranjeros genera trabajo en el puerto; ese fue el argumento principal de la CAPE. A mi juicio, estamos perdiendo mucha imagen geopolítica e internacional. Por ejemplo, ahora se hizo un acuerdo con la Unión Europea y se va a solicitar documentación estricta y no solo un informe de una dirección de recursos acuáticos. Me gustaría saber qué va a pasar cuando quieran comprar pescado y se le quiera vender el que proviene de la pesca ilegal de aguas internacionales. Ahí vamos a empezar a tener problemas, porque la Unión Europea ya ha rechazado pesca en mal estado sanitario, y esto va a generar pérdidas mucho mayores que esos US$ 19.000.000 que se obtienen por dejar entrar pesqueros en malas condiciones.

SEÑORA PRESIDENTA.- Usted dijo recién que esto genera trabajo: ¿genera trabajo porque acá también toman a uruguayos?

SEÑOR GARCÍA PÍNGARO (Rodrigo).- Sí, toman a uruguayos en la descarga, en la estiba, está la agencia que interviene: se prestan servicios. Incluso está contabilizada la gente que anualmente opera en estas situaciones y es un montón, es cierto, pero estamos dando trabajo a gente que atiende la esclavitud, la pesca ilegal. Por supuesto que nosotros no estamos en contra del trabajo: el trabajo digno y de calidad es lo que más queremos.

Pero sí, esas actividades generan mucha mano de obra y las agencias de pesca que intervienen cobran muy bien todos estos trámites. Entonces, es una cadena muy grande, de mucho dinero, y es esto lo que a veces prima ante todos estos temas, y parece ser el escenario.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si los demás diputados están de acuerdo, pediremos un informe a la ANP y a la Armada.

(Apoyados)

——A su vez, ustedes nos enviarán el informe de la Armada que solicitó la señora diputada Hugo.

Luego, volveremos a estar en comunicación con ustedes. La verdad que es una situación preocupante.

SEÑOR SPERANZA (Rodrigo).- Según datos que dio la Dinara hace unas semanas, Uruguay prestaba servicios al 13% de la pesca en el Atlántico suroccidental y eso bajó, de 2015 a 2016, al 3%. O sea, hubo una caída muy grande que no responde al estado de acuerdo de Rector del Puerto. No sabemos a qué responde esa caída, pero fue de un 13% a un 3%. O sea, ya hubo grandes pérdidas, hoy se desarrolla un 3%, pero el tema es en qué condiciones se desarrolla. No podemos ser cómplices de un trato así.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la información que nos brindaron y el tiempo que se tomaron para acercarse hasta aquí a traernos esta inquietud.

ASUNTOS ENTRADOS

—

Acta N° 96

-La Unión Latinoamericana de Ciegos – ULAC remite copia de la nota enviada a la señora Ministro de Desarrollo Social, en la que se solicita información actualizada sobre la situación del Centro de Rehabilitación Tiburcio Cachón.

(Se remite con fecha 20 de junio de 2019).

-Oficio Nº 439 de 2019 de la Junta Departamental de Salto remite copia de la media hora previa de la Sra. Edila Ma. de los Ángeles Márquez, realizando denuncia sobre la investigación que llevan las Fuerzas Armadas, por irregularidades en el Hogar Municipal del Adulto Mayor de esa Ciudad.

(Se remite con fecha 10 de julio de 2019).

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

